LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 9 (68). Poznań, 7 listopada 1926. Tom IV

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres Redakcji i Administracji: **Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9.**

KONKURS AWIONETEK.

Związek Lotników Polskich przystępuje do organizacji konkursu awionetek budowanych w Polsce, którego termin przypadnie na koniec maja 1927 r.

Zdajemy sobie dokładnie sprawę, że jednym z najważniejszych czynników rozwoju lotnictwa wśród starszej młodzieży polskiej i doskonałym środkiem propagandowym jest właśnie jaknajczęstsze urządzanie konkursu awionetek i szybowców. Niestety nie mogliśmy przystąpić do organizacji wcześniej, ponieważ uzyskanie odpowiednich środków pieniężnych przedstawiało bardzo wielkie trudności.

Regulamin konkursu już jest opracowany i w najbliższej przyszłości zostanie ogłoszony w „Lotniku". Najważniejsze punkty regulaminu są następujące: konstrukcja polska, silnik może być zagraniczny, a moc jego musi być niższa od 100 MK.

Ze wszystkich stron Polski dochodzą nas wiadomości o budujących się awionetkach. Sądzimy, że wiadomość powyższą przyjmą wszyscy przyjaciele „Lotnika" i młodzi konstruktorzy z prawdziwem zadowoleniem.

A więc do pracy, bo termin zgłoszeń bliski (prawdopodobnie w początku marca).

Kilka słów o lotnictwie Z. S. S. R.

Zwracając uwagę na rozwój współczesnego lotnictwa europejskiego, ustalającego coraz to nowe rekordy, upuściliśmy zupełnie z widoku zdobycze poczynione, ostatniemi czasy, przez naszego sąsiada wschodniego — Związek Sowieckich Socjalistycznych Republik.

Rosja Sowiecka coraz bardziej wkracza we wszystkie dziedziny życia międzynarodowego i hołdując urzędowo zasadom pokojowym, buduje silną flotę powietrzną.

Bolszewicy rozumieją doskonale, że silne lotnictwo jest dla nich rękojmią zachowania obecnego status quo, oraz że jest ono najlepszym argumentem, najbardziej przypadającym do przekonania politykom z Quai d'Orsay i Downing Street. Stan obecny floty powietrznej

Z. S. S. R. jest na tyle odpowiadający współczesnej doktrynie wojskowej, że w czasie omawiania w Izbie Gmin preliminarza budżetu ministerstwa lotnictwa na rok 1926/27 Sekretarz Stanu (minister) sir S. Hoare, broniąc projekt rządowy, wskazał na lotnictwo sowieckie, jako na potęgę, pragnącą zająć drugie miejsce w Europie i zagrażającą swym rozwojem W. Brytanji w Indjach.

Jak wiadomo sowiety, aby uprzyjemnić anglikom życie w Indjach, udzielili emirowi Afganistanu jedną eskadrę lotniczą, która ma być zalążkiem przyszłego lotnictwa krajowego.

W powiedzeniu min. Hoare'a niema zbyt wielkiej przesady, bo gdy W. Brytania posiada budżetowo tylko 52 eskadry lotnicze, to flota powietrzna Sowietów składa się z 73.

Prawda, że chociaż pomiędzy lotnictwem sowieckiem a brytańskiem zachodzi taka liczebna różnica, to jednak należy przyznać, że angielska Siła Powietrzna przewyższa lotnictwo bolszewickie doskonałością samolotów, oraz zaletami personelu latającego.

Dwa te czyniki wyrównują dzisiaj różnicę arytmetyczną, lecz nie można powiedzieć, że tak będzie stale, gdyż wzmagający się przemysł lotniczy Sowietów, oraz poczynione ostatnio, przez Sztab. Gener. Wojennej Siły Powietrznej, zarządzenia oparcia wyszkolenia na metodach angielskich mogą zgotować przykrą niespodziankę w niedalekiej przyszłości.

Dygnitarze Kremlu zrozumieli zawczasu, że kamieniem węgielnym silnego lotnictwa jest wzbudzenie ducha sportowo-lotniczego wśród młodzieży szerokich mas społecznych, oraz popieranie rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego.

Wykorzystano moment polityczny jakim był zatarg anglo-sowiecki w 1921 r., powstały na tle zakazu połowu ryb anglikom na morzu Białym i północnym Oceanie Lodowatym. Zatarg wywołał ultimatum lorda Curzona, z którego skorzystali politycy sowieccy, powołując do życia stowarzyszenie społeczne „Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej".

Organizacja wyżej wymieniona postawiła sobie za cel wzmożenie lotnictwa sowieckiego, jako środka, przeznaczonego do walki przeciw zakusom zewnętrznych wrogów. Równocześnie powstało „Towarzystwo Przyjaciół Obrony Chemicznej" dążące do stworzenia obrony chemicznej kraju. Stowarzyszenie opierało się na dosyć miłym haśle „oko za oko, gaz za gaz".

Należy podkreślić z naciskiem, że propaganda prowadzona przez powyższe organizacje przenikła na wskroś ciało kolosa rosyjskiego, wzbudzając zainteresowanie społeczeństwa. Zebrane z datków miljony rubli zł. umożliwiły zakup setek płatowców zagranicą, oraz otwarcie Akademji Żeglugi Powietrznej, laboratorjum chemicznego przy uniwersytecie w Petersburgu i Wojskowej Szkoły Chemicznej w Moskwie.

Po kilku latach istnienia tych stowarzyszeń, pracujących tak znakomicie nad rozbudową floty powietrznej i wojsk chemicznych Z. S. S. R., dał się zauważyć w prasie i w literaturze wojskowej prąd społeczny, wskazujący na nieodzowność połączenia tych pokrewnych i wzajemnie uzupełniających się stowarzyszeń. Fuzja nastąpiła w kwietniu r. ub. i wkrótce o uszy nasze zaczął odbijać się nowy skrót „Awiachim".

Nazwa nowopowstałej potężnej organizacji społecznej liczącej 4 miljony członków, ujętych w ramy 400,000 „jaczejek" — komórek jest w swym pełnym brzmieniu następująca: „Związek stowarzyszeń przyjaciół obrony i przemysłu lotniczo-gazowych Z. S. S. R.". Praca społeczna Awiachimu jest prowadzona w 7 sekcjach, z których 4 są lotniczo-przemysłowe, sportowa, żeglugi i prawa powietrznego, oraz 3 chemiczno-naukowa, gospodarstwa wiejskiego i doświadczalna. Awiachim gra dzisiaj wielką rolę w życiu Sowietów, zarówno jak w wojskowym tak i w cywilnym.

—o—

Sekcja przemysłowa Awiachimu zwróciła się w r. ub. do ludności rosyjskiej z apelem „Daj sowiecki silnik lotniczy" — skutki którego były niezawodne.

Energiczna propaganda umożliwiła bogatą zbiórkę pieniężną.

Zebrane fundusze umożliwiły wypuszczenie, na wiosnę ub. r. przez zakłady „Bolszewik" (b. Obuchowskie zakłady w Petersburgu), pierwszej serji silników M-5 (plagjat amerykańskiego silnika Liberty 400 K. M.) i Mono-Gnome 100 K. M. Dzięki znakomitej i wydajnej pracy Awiachimu latem ub. r. ukazały się samoloty wojskowe i pasażerskie, konstrukcji i budowy krajowej, jak to — R1 silnik M 5 (płatowiec plagiat de Havilland'a 9 A), inż. Porochowszczykowa — P 4 bis, P 6, P 6 bis, płatowiec Filipowa monoplan Jupiter 100 K. M., AK—1; PM—1 z silnikiem Maibach 260 K. M., oraz płatowiec metalowy A. N. T. 3 (inż. Antonowicza) z silnikiem Liberty 450 K. M. Zaznaczam, że płatowiec R 1 wykonał bez uszkodzeń głośny w r. ub. przelot Moskwa —pustynia Gobi — Pekin, a A. N. T. 3 w r. b. na wzór lotu por. Arrachart'a „lot stolic" (Moskwa — Warszawa — Berlin — Paryż — Praga — Lwów — Moskwa).

—o—

W ubiegłą letnią kampanję czerwona flota powietrzna stanęła na szranki przelotów o znaczeniu europejskim.

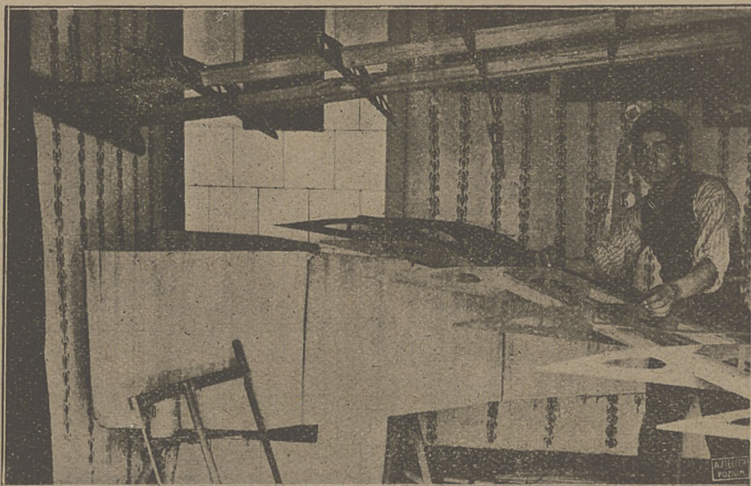
Raidy: Moskwa — Teheran — Moskwa, Moskwa — Angora — Moskwa, Moskwa — Królewiec — Berlin — Moskwa, oraz sowiecki „lot stolic" wykonane przez czerwonych lotników na płatowcach i silnikach sowieckich po-

stawiły lotnictwo Z. S. S. R. na poziomie lotnictw Europy Zachodniej. Sam fakt dokonania przelotów na przestrzeni dochodzącej do 7.000 klm. na samolotach i silnikach sowieckich z szybkością wahającą się od — 178 klm. na godz. R 1, do 198 klm. A. N. T. 3 daje dużo do myślenia.

Ponadto wypadek ten potęguje okoliczność — uniezależnienia się Sowietów od zagranicznego przemysłu lotniczego.

Konstruując i budując płatowce i silniki Z. S. S. R. wygłasza dzisiaj groźne memento swym sąsiadom zachodnim.

C. Łupiński.



Uczeń gimn. Bergera w Poznaniu p. Kazimierz Lipczyński przy pracy nad swą awjonetką. P. Lipczyński pracuje sam poświęcając na na budowę swe skromne fundusze, jest bowiem synem ubogiego rzemieślnika.

Lot okrężny Aeroklubu Republiki Czechosłowackiej.

był doknany podczas zlotu Sokołów w poniedziałek, nie miał jednak szczęśliwie obranego terminu, albowiem ogólne zainteresowanie skoncentrowało się na uroczystościach sokolich, i dlatego publiczność nie stawiła się tak tłumnie, jak byłaby to uczyniła kiedyindziej, ażeby przyjąć udział w tak pięknem zebraniu, na którem znowu uwydatniła się zdolność naszego lotnictwa. Pomimo to widzów zgromadziła się dość znaczna liczba, czego też nie żałowali, albowiem wyćwiczeni nasi lotnicy zgotowali im przepiękne widowisko. Na lotnisko przybyli minister robót publicznych, Roubik z nadradcą bud. inż. Zd. Janakiem, generał Čeček, prezydjum Aeroklubu, poseł Bradac, fabrykant Kumpera, mjr. Mores, Dr. Rumples i wielu innych.

Lot okrężny miał około 1.000 km. Praha — Hradec Králové — Opava — Mor. Ostrava — Olomouc — Nitra — Bratislava — Brno — Ces. Budejovice — Plzen — Praha ze startem i zatrzymaniem się w Pradze i zatrzymaniem i startem w Olomoucu i Brnie. Zawodnicy, których zgłosiło się 14, rozdzieleni byli na 3 kategorje: A) Samoloty z motorem do 100 HP włącznie. Kat. B) Samoloty kilkuosobowe z motorem przeszło 100 HP. Kat. C) Samoloty wyścigowe. Z kategorji A startowało 4 konkurentów, z kategorji B — 6, z kat. C znowu 4. Do celu, t.j . Pragi przybyło 8 zawodników, przyczem z kategorji A — 1, z kat. B — 5 i z kat. C — 2.

Wynik: Kat. A. Startowało 4, do celu przybył 1 zawodnik p. kpt. V. Vlcek, aparat B-9 z motorem Walter 60 HP, w przeciągu 8 godzin 56 minut. Rotm. J. Cinibulk (B-1, Walter 60) odleciał z Brna o 11.32 do Pragi nie doleciał. Rotm. S. Pilar (B-1, Walter 60 HP) przez Budejovice przeleciał o godz. 13.06 do Pragi nie doleciał. Kpt. J. Hamsik (B-10, Walter 60 HP) odleciał z Brna o godz. 11.41 do Pragi nie doleciał.

Kat. B.: Startowało 6, do celu przybyło 4 uczestników: plut. O. Subrt (A-11, Walter 240 HP) w przeciągu 6 godz. 10 min. Drugi V. Novak (A.-11, Walter 240 HP) w ciągu 6 godz. 35 min. (leciał w odwrotnym kierunku). Trzeci kpt. Schindler (A. 11, Walter 240 HP) w ciągu 6 godz. 45 min. Czwarty rtm. R. Nemec (A. 11, Walter 240 HP) w czasie 6 godz. 53 min. 5. Kpt. szt. A. Snasel (A. 11, Walter 240 HP) w ciągu 7 godz. 40 min. 6. Kpt. L. Budin (A. 11, Wolter 240 HP) przyleciał do Brna o godz. 12 min. 35, do Pragi nie doleciał.

Kat. C.: 1. rtm. J. Anderle (S 20 Hispano-Suiza-Skoda 300 HP w przeciągu 5 godz. min. 3, 2-gi Kpt. Zeleny (S 20 Hispano-Suiza-Skoda 300 HP) w ciągu 5 godz. 11 min. Plut. B. Vales (B. 21 Hispano-Suiza-Skoda 300 HP) przez Budejovice przeleciał o godz. 11.33, do Pragi nie doleciał; kpt. Knazikovsky (B. 21, Hispano-Suiza-Skoda 300 HP) odleciał z Brna o godz. 11 min. 28, do Pragi nie dotarł.

Lotnicy Anderle i Zeleny, między którymi różnica w czasie wynosi tylko 8 minut, stoczyli między sobą zaciętą walkę, podczas której na pewnym odcinku szlaku udało się kapitanowi Zelenemu wyprzedzić przeciwnika, w końcu jednak wziął górę rtm. Anderle. Obydwaj lotnicy mieli najbardziej uciążliwą drogę z Budejovic przez Plzen do Berouna, gdzie lecieli w ulewnym deszczu, który dosłownie posiekał końce śmigi, tak że prawie cudem przybyli do celu — Pragi.

W międzyczasie zanim przybywali poszczególni zawodnicy na lotnisko w Kbelach, wykonano urozmaicony i ciekawy program, w którym popisywał się kolejno szereg lotników pięknymi akrobatycznymi lotami, na końcu zaś urządzono wspólny start 45 samolotów (25 aparatów Aero, i 20 Avia), w 9 grupach po 5 aparatów lecących zawsze klinem, które po okrążeniu Pragi wracały we wzorowym szyku i opuszczały się na lotnisko.

Czechosłowacka państwowa linja lotnicza nie mogła podołać, aby zaspokoić żądanie publiczności, która pragnęła odbyć na samolocie Hawilland krótki spacer powietrzny naokoło lotniska i pilot Brabenec okazał naprawdę wielkie poświęcenie podnosząc się niezliczoną liczbę razy z podróżnymi od południa aż do samego wieczora. Loty, które odbywały się pod protektoratem „Masarykovy Letecké Ligy", były piękne i spotkały się z zupełnem powodzeniem, byłyby jednak jeszcze bardziej przyczyniły się do propagandy naszego lotnictwa i M. L. L., gdyby nie były wykonywane — jak już powiedzieliśmy przedtem — podczas uroczystości sokolskich.



Polski akrobata powietrzny.

Latem roku bieżącego zeskakiwał parokrotnie z samolotu do Warty pod Poznaniem p. Zaborowski. Fotografja nasza przedstawia akrobatę przy samolocie. U góry w rogu pilot Zołotow, który z nim latał.

DZIAŁ URZĘDOWY

Komisji technicznej Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód,

HOLANDJA.

Lotnisko pomocnicze Rijssen. (Overrijssel.)

Położenie: 52⁰ 19' N, 6⁰ 30.5' E.

Dwie parcele łąki odległe od siebie o 75 m, należące do gminy „De Mors". Południowa parcela leży 500 m. NNW od stacji Rijssen (punkt skrzyżowania się linji kolei żelaznej Allmelo—Deventer i Hellendoorn - Nijverdal—Winterswijk, 25 km. ENE od Deventer). Parcele leżą w kącie stworzonym przez linje kolei Rijssen—Allmelo i Rijssen—Nijverdal.

Wymiary:

Parcela-NW 302×200 m.

Parcela-SE 450×200 m., 9 m n. p. m.

Środki pomocnicze znajdują się na miejscu.

Rozpoznanie: Koło o średnicy 10 m. w środku każdej płaszczyzny.

Telefon znajduje się w hotelu Tijhuis, naprzeciw stacji Rijssen, w odległości 0.6 km. od parceli — SE. Najbliższy urząd telegraficzny znajduje się w Rijssen w odległości 1,2 km. od parceli SE.

Wybrano dwie parcele jako lotniska pomocnicze, ponieważ w okolicy pasie się wiele bydła. Obydwie parcele nadają się do lądowania w obydwu kierunkach. Na stronie zachodniej parcel znajduje się szosa z drzewami wysokiemi od 10 do 25 m., prowadząca do stacji Rijssen. Inne strony lotnisk pomocniczych są wolne.

W odległości 0,15 km N od parceli NW znajduje się młody zagajnik wysoki 3 m, w odległości 0,4 km S od parceli SE znajduje się gazownia z zbiornikiem wysokim na 25 m. Wzdłuż granicy NW parceli SE przebiega rów. Północny i wschodni róg tej parceli jak również rogi wschodnie parceli NW są oznaczone białemi kątami.

(Bericht an Luchtwarenden. 37/25.) *1-9-4.*

CZECHY.

Lotnisko Koszyce (lotnisko wojskowe). Położenie: 48⁰52'N, 21⁰17'E (wschodnia słowaczyzna). Poprawka kompasu: (listopad 1926 2⁰06'W) Roczny ubytek — 15'.

Lotnisko znajduje się w odległości 3,5 klm. S od miasta Koszyce pomiędzy szosą i linją kolei żelaznej z Koszyc do Miskolec.

Orjentacja dolotu w dzień:

Ze strony N: miasto Presow przy złączeniu się rzek Tarcza i Szekczo; droga kolei żelaznej z Presow do Koszyc w dolinie Tarczy do Obysowiec, a stąd wzdłuż doliny Hernady do miasta Koszyce.

Ze strony E: szosa i linja kolei żelaznej z Ushorodu do Koszyc. Przy dobrej pogodzie można przelecieć ponad szczytem Dargow wysokim na 870 m.

Ze strony S: dolina Hernady, linja kolei żelaznej i szosa z Miskolec do Koszyc. S od lotniska znajduje się węzeł kolejowy łatwy do rozpoznania.

Z strony W: linja kolei żelaznej i szosa z Banska Bistrica do Brezno, miejscowość Cerny Kamen, szosa Cerny Kamen — Dobsin, miejscowość Smolnik, szosa Smolnik — Jasow, szosa i linja kolei żelaznej Jasow — Koszyce.

W nocy:

Światła miasta i dworca Koszyce.

Lotnisko znajduje się przy końcu płaszczyzny, rozciągającej się na przestrzeni 15 klm. w kierunku S, która umożliwia lądowania przymusowe.

Wymiary 370×280 m., powierzchnię rozszerza się do 510×410 m., 240 m. n. p. m. Lotnisko tworzy sucha łąka. W czasie zimy śnieg pokrywa lotnisko na wysokość 0,5 mtr.

Przeszkody:

N: hangary: wojskowe urządzenia, baraki, oparkanienie.

E: linja kolei żelaznej na nasypie o wysokości 8 m.. przewody telegraficzne i telefoniczne.

S: rów z nasypem w wysokości 0,5 m.

W: Szosa bez drzew. NW od lotniska znajduje się aleja lipowa łącząca Koszyce z cmentarzem.

Rozpoznanie: worek powietrzny w rogu NW lotniska, znak lądowania — T przed hangarami.

Urządzenia: hangar wojskowy (hotel w Koszycach), warsztaty dla mniejszych napraw, materjały pędne uzyskać można od wojska. Woda znajduje się w pobliżu lotniska.

Połączenie: dworzec kolei w Koszycach znajduje się w odległości 3,5 klm. od lotniska. Z miastem łączy lotnisko dobra szosa. Przystanek tramwaju koło lotniska. Urząd telegraficzny w Koszycach. Telefon lotniska, Koszyce 922. Stacja nadawcza i odbiorcza radjo w zarządzie poczty, znajduje się w Koszycach, na lotnisku znajduje się tylko wojskowa stacja. Lekarz w Koszycach. Pomoc w razie nieszczęśliwego wypadku i automobil sanitarny znajduje się na lotnisku.

Odlot dozwolony po zgłoszeniu się w dowództwie.

Warunki atmosferyczne: średnia temperatura roczna 8,5, średnia wysokość opadów rocznych 537 mm. Mgły bywają częste, śred-

nio 5 dni w miesiącu, zwyczajnie mgła nie znika przedpołudniem. Panujące wiatry N, zawichrzenia liczne. Znajdująca się na lotnisku stacja meteorologiczna otrzymuje stale radjo-telegraficzne meldunki z najważniejszych europejskich stacji. Daje ona na żądanie biuletyny meteorologiczne z podaniem szybkości wiatrów na wysokości do 700 m.

(Bulletin de la Navigation Aérienne, 68/25.)
2-9-4.

SZWAJCARJA.

Lotnisko Bazylea — Biersfelden. Lotnisko celne. Lotnisko pomocnicze szwajcarskich wojsk.

Położenie: Kanton Bazylea, 47⁰ 33' N, 7⁰ 38' E, 3,5 klm. na wschód od miasta Bazylea.

Droga dolotu:

Z strony N: Dolina Renu, Hartwald, kanal Hüningen, droga kolei żelaznych Bazylea — Neubreisach, droga kolei żelaznych Bazylea — Fryburg, Schwarzwald.

Z strony E: Bieg Renu z E do W pomiędzy masywem Schwarzwaldu na północy i łańcuchem gór Jura na S. Miejscowość Kaizeraugst w której znajdują się wielkie zakłady elektryczne.

Z strony S: łańcuch Jura z masywami Weissenstein i Passawang, w górę biegu Berzy, która za Bazyleą wpada do Renu.

Z strony W: droga kolei żelaznej Belfort — Altkirch — Miluza, odgałęzienie Altkirch — Bazylea.

W nocy:

Światła miasta Bazyleji, na E od miasta zagięcie Renu, w którem leży lotnisko. Światła zakładów fabrycznych w Kaizeraugst 10 klm. na wschód.

Okolice: Lotnisko leży w dolinie Renu pomiędzy górzystym i lesistym masywem Schwarzwaldu na N i łańcuchem gór Jura na S. Uprawny, rozczłonkowany i gęsto osadzony drzewami teren w dolinie Renu nadaje się tylko w nieznacznej mierze dla lądowań przymusowych.

Rozmiary: 1000×500 m., najdłuższe pole w kierunku NW — SE.

Łąka. Na wiosnę w porze deszczowej wschodnia część lotniska bywa lekko rozmiękła.

Przeszkody:

N: Lewy brzeg Renu z nielicznemi drzewami.

E: Na prawym brzegu Renu pagórek wysoki na 525 m.

S: Słupy przewodów elektrycznych wysokie na 20 m., szopy i maszt sygnałowy, fabryka z kominem wysokim na 30 m.
wskaźniki kierunku wiatru (worki powietrzne)

W: Maszt sygnałowy wysoki na 20 m., miejscowość Biersfelden z kościołem, którego wieża jest wysoka na 40 m.

Rozpoznanie: pole do rolowania oznaczone jest znakami z cementu. Lotnisko posiada dwa z których jeden znajduje się w pobliżu budynku kierownictwa, drugi w części NW lotniska na maszcie wysokim na 20 m.

Na żądanie oświetla się w nocy najważniejsze przeszkody czerwonemi lampkami. Pole do rolowania oświetla się za pomocą dwuch reflektorów ruchomych, ustawionych w odległości 60 m., których tarcze świetlne zwrócone są przeciw wiatru. Płatowce winny lądować wzdłuż świateł i dotykać ziemi przy reflektorach.

Budynki:

Dla płatowców cywilnych znajduje się hangar o rozmiarach 28×30×7 m. i drugi 17×22×4,5 m.

Dla płatowców wojskowych znajdują się dwa hangary o rozmiarach 16×24×4,5 m., które jednakże za zezwoleniem kierownictwa lotnisk wojskowych w Zurychu—Dübendorf mogą być użyte dla płatowców cywilnych.

Znajdujące się na lotnisku warsztaty wykonują wszelkie naprawy. Materjały pędne znajdują się na miejscu. W hangarach i w warsztatach kurki z wodą. Lotnisko posiada odpowiednie urządzenia do napełniania materjałami pędnemi tak w hangarach i w warsztatach, jak i na lotnisku.

Połączenia: Najbliższy dworzec kolejowy w Bazyleji, 3,5 klm. Z Bazyleji do Biersfelden prowadzi dobra szosa. Przystanek tramwaju w Biersfelden znajduje się w odległości 1 klm. od lotniska. Automobile ciężarowe i osobowe taksometry otrzymać można na lotnisku. Stacja telegrafu w Bazyleji.

Lotnisko posiada telefon: Bazylea-Biersig 1484 i 6588. Stacja nadawcza radjo znajduje się w Bazylei przy ulicy St. Jacobstrasse 121. Odbiór telegramów odbywa się na lotnisku, które posiada bezpośrednie połączenie telefoniczne z stacją nadawczą. Znak wywoławczy: HB3, długość fali: dla telegrafji 1400, dla telefonji 900 m.

Najbliższy doktór w Bazylei.

Lotnisko należy do towarzystwa „Aviatik beider Basel", którego biura znajdują się na lotnisku. Przed lądowaniem powinny płatowce oblecieć lotnisko dookoła w lewo. Lądować należy pod wiatr w kierunku wskazanym przez worki powietrzne. Na żądanie wykłada się znak lądowania — T na miejscu gdzie płatowiec winien dotknąć ziemi. Przy ciszy odbywa się start i lądowanie w kierunku W — E.

Lotnisko otwarte jest od 7,30 do 18 godz. Płatowce, które mają zamiar lądować później względnie wcześniej, muszą zawiadomić o tem kierownictwo lotniska.

Warunki meteorologiczne: mało opadów. Widoczność ogólna dobra. Mgła w październiku i listopadzie. Zima jest łagodna, opad śnieżny bardzo rzadko. Panujące wiatry WNW albo E.

Stacja meteorologiczna w Bazylei podaje codziennie prócz niedziel biuletyny meteorolog.

(Bulletin de la Navigation Aérienne, 68/25.)
3-9-4.

JERZY GERŻABEK.

TWARZ Z KABINY.

Było rzeczą zupełnie jasną, dlaczego Braunowi, który przyjechał na lotnisko razem z pasażerami, nie chciało się ani trochę lecieć tego dnia do Krakowa. Pomińmy nawet kwestję nieprzespanej, spędzonej w towarzystwie przyjaciół nocy i związanego z nią ściśle lekkiego szumu w głowie i zmęczenia w oczach. Ale ten właśnie lot miał być jego 637-mym z rzędu na tej linji. W ciągu sześciu lat można chyba oblatać i obrzydzić sobie djabła samego, a cóż dopiero nieciekawe, płaskie trzysta kilometrów. I oto, łatwo już zrozumieć dlaczego teraz, ściągając silniej pas swego „combinaison-u" jest nadąsany i zły. Nie powiedział jeszcze do nikogo ani słowa; patrzy przez okno w pole.

Szyba drży i słychać trzask próbowanego przez mechanika motoru. Trawa pod aparatem kładzie się i jest jasno-zielona. A dalej szmat pustego, wysłonecznionego lotniska i daleko sine wzgórza. Z tamtąd właśnie, z południa idzie daleki wiatr.

Trzask motoru ustaje. Braun podchodzi do małej szafki w rogu poczekalni. Z szuflady wyjmuje zwój waty; odrywa dwa kłębuszki i wsuwa je pod klapy hauby. Potem ściąga silniej rzemień pod brodą i bierze ze stołu rękawice; wychodzi.

W kabinie metalowego ptaka siedzą już pasażerowie, czterech najzupełniej Adamowi obcych i obojętnych ludzi. Na tylnem siedzeniu młode małżeństwo rozmawia, śmiejąc się. Z przodu po jednej stronie młody człowiek wychyla się, patrząc błagalnie na niego: „Kiedy?" (W oczach słaby, podświadomy lęk, a równocześnie radość mającego się ziścić za chwilę marzenia o słonecznym, podniebnym locie).

Obok ktoś ubrany w szeroki, brązowy raglan; patrzy w przeciwległe okno i twarzy jego nie widać.

Braun siada i ujmuje ster. Potem zwolna dodaje garu. Motor huczy. Zegar na wieży wskazuje godzinę dziesiątą. Ptak drży i wyrywa się do lotu. Wreszcie rusza i sunie po polu; niezgrabnie, ciężko. Zwierz, którego żywiołem jest pęd i przestrzeń i który niechętnie siada na ziemi. Ale teraz biegnie coraz szybciej, odbija się lekko od terenu i chwyta pełny wiatr pod skrzydła, leci. Słońce błyszczy na metalowych lotkach i lśni na kadłubie.

Ptak zwolna maleje, wiotczeje w dali i szum cichnie.

. . . .

Droga była łatwa, bo wytyczona przez szlak dwutorowej kolei, widoczny z dala. Należało się go trzymać aż do Przemyśla a potem przeciąć tylko łuk przeworski i grzmieć dalej prosto torem na Rzeszów-Tarnów. Motor pracował świetnie a lekki boczny wiatr ani trochę nie psuł równowagi aparatu. Na lewo w dali majaczyły sine łańcuchy Karpat; z prawej wzgórza przechodzą w równinę, ginąc na horyzoncie w pasku różowo-szarej mgły.

Braun patrzy. Słońce ma za sobą, a po zagonach i łąkach sunie z oszalałą szybkością mała szara plamka — cień jego samolotu. Świat jest słoneczny i roześmiany na niebiesko a w nozdrza uderza tęgi, rzeźwiący wiew.

Motor wali w uszy miarowym, piekielnym hukiem tak, że zmysł słuchu staje się zbyteczny — przestaje istnieć. Znikają szmery, głosy, tony. Jest tylko ogromny grzmot, który w zupełności wypełnia ciszę; jest tak wielki jak ona i doskonale ją zastępuje. Małe obłoczki podsuwają się do aparatu i już giną, już rozpływają się, tknięte wszechwładną, niewidoczną śmigą. Powoli z oczu rozpełza po całem ciele radość słońca, powietrza, pędu. Przestrzeń zaczyna „brać".

Usta rozchylają się do szczęsnego uśmiechu.

. . . .

W dole Przemyśl i dymy kominów. Tor skręca w prawo i ginie za wzgórzem. Adam patrzy na busolę i skręca lekko ku północy. Tak, za dziesięć minut powinien znowu wleźć na linję kolei koło Jarosławia. Ogląda się i patrzy do kabiny. Młodzi pokazują sobie z radości jakiś obrazek w dole, pewno tę wioskę, wyglądającą ztąd jak misterna zabawka. Mężczyzna w raglanie zwraca głowę ku okienku — Adam widzi teraz wyraźnie jego spokojny profil.

I nagle...

Aparat chybnął w bok, jak ptak zraniony — chybnął w drugą stronę jeszcze silniej. Volant puszczony poczyna wahać coraz szerzej i szerzej.

Braun czuje, jak górna część głowy tuż pod czaszką poczyna go piec nie do zniesienia. Przez zaciśnięte zęby szepce, nie słycząc:

„A więc to Ty?" — porusza wargami.

Tylko jedna sekunda. Chwyta ster i uspokaja maszynę. Leci dalej równo i gładko, jak dotychczas. Jedna mała sekunda, w której ujrzał wyraźnie twarz z kabiny. W której poznał tamtego.

„A więc to Ty?" porusza wargami.

Potem patrzy w dół. Uwagę całą skupia na lot. Zamyka się w sobie i kurczy, jak do skoku. Motor grzmi.

Spodem z dali wypływa znów tor i prowadzi go na zachód.

. . . .

Braun minął w oszalałem tempie Jarosław, Rzeszów, Tarnów. W dole sunie Bochnia a hen

wprost widać już dymy i mgły wielkiego miasta. Spojrzał w lewo. Na krańcu widnokręga błyszczy w słońcu wał sinych obłoków-gór. Mienią się tysiącem barw śniegiem jeszcze pokryte, potężne Tatry.

Pamięta.

Ogromne doliny, przepełnione jasnem, drgającem powietrzem. Potworne osypiska piargów, wśród których wije się ścierzyna, hen ku szczytom. Omszałe, wilgotne złomy, z których ściekają jak lód zimne krople przeczystego źródła. Puszyste płaty hal i zawrotne głębie, na których dnie ciche leżą stawy w cieniu wirchów-kolosów. Zagony kosówki, wonną miękkością tulące twarz, kojące łagodnem dotknięciem płacz czy radość.

Przestrzenie — przestrzenie...

I teraz jeszcze tamte marzenia, kiedy sześć lat temu wyszedł ze szkoły. Drobne, małoznaczne rojenia dziecinne, które rzadko bardzo wyciągamy z różnych skrytek, z tajemniczych schowków i bawimy się niemi przez chwilę, która jest ckliwo-smutna. Starty w Paranie i lądowania w Timbuktu; przeloty przez Atlantyk i nieznane dalekie krainy, w których słońce panuje niepodzielnie a silne nerwy więcej znaczą, niż gdzieindziej złoto. Dobijanie hydroplanem do Indyj i remont maszyny na brzegu jednej z nieznanych wysp Oceanji.

Jak to tam było?

Leżysz na puszystym, białym piasku i patrzysz w niebo. Podparłeś głowę rękoma i leżysz w słońcu. Przed Tobą rozchybotana dal oceanu, liżącego ci co chwilę stopy. Za godzinę będziesz przecinał przestwór swym trzaskiem — tysiąc metrów od powierzchni morza. A za Tobą dżungla nieprzebyta, chłodna, całkiem jak w chłopięcych tęsknotach: kolibry, ljany, czający się za ogromną paprocią jaguar i wreszcie wioska czarnych dzikusów, tańczących koło ogniska w wygwieżdżoną, duszną noc. A Ty leżysz na piasku i nie idziesz w głąb. Dosyć że możesz pójść. Możesz wszystko zrobić — każdej chwili. Jest was tylko dwoje: Ty i świat.

No tak. Jest jeszcze ktoś trzeci; daleko...

A właśnie. Jest ktoś, do kogo się wróci z tamtych, legendarnych raidów i komu powie się wszystko, a potem polecą już razem, by i ona tamte cuda ujrzała. Jest to zwykła, mała osóbka o dobrych oczach i jasnych włosach. A po sześciu latach pamięta się już tylko właśnie te Jej dobre oczy. I wreszcie zjawia się ktoś, który mu ją zabiera.

Zabiera i wywozi niewiadomo dokąd.

Całkiem, jak w bajce. Małe tragedje, mające posmak koperty, w której przechowuje się kilka wyblakłych już listów, kawałek stążki i małą fotografję z dawno zapomnianą twarzą. Niby nic, a jednak niema się odwagi wrzucić tego w piec. I jeszcze trochę żal.

Ale teraz jest inaczej. Odżyło wszystko a w tyle, pół metra za nim siedzi ten, który mu ją ukradł. Nie myśli się w takiej chwili o tem, że zostało jednak „coś", może nawet więcej warte.

Tamten siedzi tuż za nim. Tylko ściana cienka, stalowa a w niej małe okno przedziela ich dwu od siebie. I jeszcze: tamten nie wie, że on właśnie...

Braun ściska zęby tak silnie, aż mu to sprawia ból. Czuje, że czaszkę uciska mu ciężar okropny i zniewala do czegoś.

Zwolna naciska sterów...

Ptak pochyla się silnie w lewo i zatacza szeroki łuk, łbem zwraca się ku południowi. Motor huczy. Tatry lśnią i z każdą chwilą stają się bliższe i bardziej ogromne.

Adam leci wprost na nie. Przyciąga steru i podchodzi wyżej.

Spodem suną coraz większe i coraz bardziej lesiste wzgórza. Doliny z porozrzucanemi wzdłuż potoku brunatnemi punktami chat. Polany, plamą jaśniejszą rysujące się wśród ciemnej zieleni lasu. Łyse, żółtawe szczyty szerokich, grubych garbów.

Wreszcie z za największego z nich wyłania się szeroka dolina Nowotarska. Małe miasteczko z czerwonemi kropkami dachów. Błękitna wstążka rzeki snuje się ku górom.

Z kabiny rozlega się stukanie.

Adam zwiększa jeszcze pęd; potem patrzy; widzi rozszerzone przerażeniem Jego oczy. Zaciśnięta pięść wali w szybkę.

Pod nimi Zakopane i rozrzucone po wzgórzach wille. Różowa zabawka Sanato; szara kreska Krupówek. Potem bory kuźnickie. Giewont przed nimi.

Za nim z prawej opasłe Czerwone Wirchy a w lewo stalowy, lśniący wał. Wije się kręto droga na Skupniowym Upłazie. Rozpiera się ogromny, niedostępny kadłub Lodowego. Dziwaczna Łomnica...

— I dalej, dalej...

Pięść tłucze szybkę i skrwawiona wychyla się ku niemu; szukają jego ramienia kurczowo pokrzywione palce. Pochyla się i ogląda.

Z okienka patrzą przerażone, zamarłe w lęku, oszalałe strachem przed śmiercią oczy Tamtego. Palce szukają...

... Tuż przed aparatem wyrasta szare ogromne urwisko i biegnie ku niemu niewstrzymanym, zawrotnym, przemożnym pędem...

Poznań, luty 1926 r.





POLSKA.

Sprawność poczty lotniczej. W dniu 22 września po raz pierwszy przyszedł do Warszawy list, wysłany z Wenecji drogą powietrzną. List został nadany w Wenecji w dniu 21 b. m. w godzinach rannych, a już o godz. 4-ej popołudniu w dn. 22 b. m. był w rękach adresata warszawskiego.

Drobny ten napozór wypadek notujemy ze względu, iż jest on nadzwyczaj ważnym dla oceny korzyści wynikających z posługiwania się pocztą lotniczą. W tym samym dniu bowiem wysłany zwykłą pocztą list „expres" na dojście do adresata potrzebował akurat 24 godzin więcej, przyczem opłaty za jego przewóz wynosiły o 5 centimów więcej, niż listu lotniczego.

Przytoczony powyżej wypadek stwierdza, iż nowoczesna droga przesyłania korespondencji samolotami, jest najkrótszą i najwygodniejszą. Zrozumiała to dawno zagranica, której linje powietrzne przewożą w pierwszym rzędzie pocztę i towary, a na drugim planie są dopiero pasażerowie. Nasze społeczeństwo jeszcze nie przyzwyczaiło się do korzystania z poczty lotniczej, pozbawiając się tem samem tych olbrzymich korzyści, jakie mu oddać winno lotnictwo w codziennym użytku.

Popularyzacja żeglugi powietrznej. Lwowska „Gazeta Poranna" z dnia 8 b. m. słusznie podkreśla, że chociaż żegluga powietrzna już dawno przestała być czemś niebezpiecznem — to jednak ciągle otaczana jest tajemniczością. Winę tu ponosi w pierwszym rzędzie prasa, która niedostatecznie interesując się lotnictwem, mało poświęca mu miejsca na swoich łamach. Ujemnie wpływa również nadmierne oddalenie portów lotniczych od miast, które sprawia, iż lotniska znają tylko bardzo ograniczone koła mieszkańców miast.

Podobnie „Kurjer Warszawski" pisze w tej sprawie: „Najwięcej dobrego mogłaby zrobić jednolita akcja prasy, szczególniej codziennej. Do dziś widzimy stosunkowo mało zainteresowania, w porównaniu z prasą zagraniczną; częściej na łamach naszych dzienników spotykamy zbyt plastyczne opisy katastrof, zdarzających się zresztą tylko w lotnictwie wojskowem, niż znacznych opisów naszych sukcesów, a z propagandą lotniczą nie spotykamy się prawie wcale".

Z filatelistyki Lotniczej. Czasopismo filatelistyki lotniczej „The air post stamp." podaje polskie nowości filatelistyczne, podkreślając, iż z pierwszych lotów pocztowych do Wiednia, Bukaresztu i Kopenhagi, istnieje bardzo ograniczona ilość listów i że listy te są bardzo wartościowe.

Pomiary z samolotów. Ze względu, iż peryferje przyłączone do stolicy w roku 1916 nie posiadają dotychczas planów pomiarowych, Magistrat st. m. Warszawy poczynił zarządzenia celem wykonywania pomiarów z samolotów. Pomiary takie są dokładniejsze od pomiarów zwykłych i znacznie tańsze. Życzyćby sobie należało, aby towarzystwa komunikacji powietrznej w Polsce zajęły się na wielką skalę pomiarami i wydawaniem dokładnych map naszego kraju.

Rozbudowa krakowskiego portu lotniczego. Komitet Lotniczy pragnąc zatrzymać w Krakowie stację lotniczą, która miała być przeniesiona do Katowic, podjął się przeprowadzenia niwelacji lotniska w Rakowicach, oraz zamierza wznieść hangar żelazo-betonowy i wybudować hotel dla pilotów i pasażerów. Na dalszym planie znajduje się uruchomienie nowych linji lotniczych Kraków—Katowice i Kraków—Zakopane. Należy oczekiwać, że doprowadzeniem do porządku lotniska krakowskiego zajmie się Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Wykupienie fabryki Frankopol przez Czeskie Zakłady Skoda. Dzienniki czeskie donoszą, iż 65% akcyj fabryki Frankopol w Okęciu pod Warszawą wykupiły czeskie zakłady Skoda. Fabryka jeszcze w bieżącym miesiącu zostanie przejęta przez nowy zarząd. Zamierzana jest gruntowna przebudowa zakładów, gdyż obecne urządzenia nie nadają się do wyrobu silników i samolotów.

ANGLJA.

Komunikacja powietrzna w Anglji w czasie strajku powszechnego. Londyn. (A. T. E.) Towarzystwo komunikacji powietrznej, utrzymujące linje Paryż-Londyn, ogłosiły niedawno statystykę ruchu w czasie strajku powszechnego w Anglji. Okazuje się, że w czasie strajku kursowało 14 samolotów dziennie, przywożąc z Anglji do Francji przeszło 50 pasażerów i 6.000 kilogramów towarów, przeważnie czasopism.

Komfort w aeroplanach. Aeroplany angielskiej linji Imperial Airways zapewniają pasażerom komfort pod każdym względem. Pomyślano nawet o zdarzających się czasami wypadkach morskiej choroby, które coprawda zdarzają się bardzo rzadko. Jeden z pilotów tej linji twierdzi, iż na 50 pasażerów najwyżej dwóch w razie zaburzeń atmosferycznych zdradza pewne objawy morskiej choroby. Wszyscy pasażerowie mają do rozporządzenia dokładne mapy, na których jest wytknięta droga, jaką przebiega aeroplan. (A. T. E.)

Między Londynem a Kalkutą. Rząd angielski oficjalnie ogłosił, iż 12-go stycznia roku przyszłego rozpocznie się regularnie kombnikacja lotnicza między Anglją a Indjami. W pierwszym inaguaracyjnym locie weźmie udział sekretarz lotnictwa sir Samuel Hoare wraz z małżonką i służbą. Komunikacja powietrzna odbywać się będzie na wielkich 14-to osobowych samolotach typu „Haviland“ zaopatrzonych w 3 silniki Jupitera. Po drodze wybudowane będą w miejscowościach niezamieszkałych specjalne schroniska dla podróżnych w pobliżu lotnisk. Między innemi schronisko takie wybudowane będzie w miejscowości Ratba na pustyni w połowie drogi między Kairem i Bagdadem. Podróż trwać będzie 6 do 7 dni włączając noclegi po drodze.

CZECHOSŁOWACJA.

Międzynarodowa wystawa lotnicza w Pradze. Czechosłowacja robi przygotowania w sprawie zorganizowania na wielką skalę międzynarodowej wystawy lotniczej. Wystawa odbyć się ma w jesieni roku przyszłego. (A. T. E.)

FRANCJA.

Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Paryżu. W organizowanej w bieżącym roku Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Paryżu, która otwarta będzie dn. 3 grudnia, po raz pierwszy od czasów wojny, weźmie udział przemysł lotniczy niemiecki. Dotychczas zgłosiło swój udział 184 wystawców, między nimi dwie fabryki niemieckie. Wystawa ta będzie wielką rewją światowego rozwoju przemysłu lotniczego doby obecnej.

Zawody hydroplanów pasażerskich we Francji. Między 19 lipca a 7 sierpnia b. r. odbyły się w St. Raphael grand prix dla hydroplanów pasażerskich o kilku silnikach.

Główną nagrodę 450.000 fr. franc. zdobył pilot Burri na hydroplanie „Meteore“ o 3-ch silnikach Hispano-Suiza po 180 MK.

Drugą nagrodę zdobył por. Benoit na hydroplanie Liore- Olivier z 3-ma silnikami syst. Jupiter po 380 MK.

Hydroplan Meteore po raz pierwszy brał udział w konkursach wodnopłatowców komunikacyjnych. Pochodzi on z prowansalskich zakładów lotniczych. Jest to dwupłatowiec, którego kabina mieści 6-ciu pasażerów, wyposażony w stację telegrafu bez drutu. Hydroplan utrzymywać się może w powietrzu nawet przy zepsuciu się jednego z silników i przy normalnym zapasie benzyny może przebyć w powietrzu bez lądowania przestrzeń 900 klm.

Kobiety w lotnictwie. Francuska prasa zamieściła dane dotyczące udziału kobiet w ruchu lotniczym. Udział ten jak dotąd jest w porównaniu z mężczyznami bardzo nikły. Od r. 1910 wydano wogóle nie więcej niż 50 patentów kobietom lotniczkom. W Ameryce lotniczek posiadających patenty jest 17, we Francji 12, w Anglji 8, we Włoszech 2 i po jednej w Belgji, Holandji, Szwecji, Rumunji i Czechach. Pierwszą kobietą, która dokonała samodzielnie lotu była francuska Teresa Peltier, uczennica znanego lotnika francuskiego Delagrange. Porzuciła ona jednak wkrótce lotnictwo i poświęciła się malarstwu. Pierwszą egzaminowaną lotniczką była francuska baronowa de la Roche, która w r. 1919 poniosła śmierć wskutek katastrofy lotniczej. Obecna liczba aktywnych lotniczek jest niewielka. W Anglji cieszy się dużą popularnością p. Elliot Lynn, która posiada własny samolot i należy do najbardziej ruchliwych członków londyńskiego klubu lotniczego. We Francji sławną jest lotniczka Adrienne Boland pierwsza kobieta, która przebyła samodzielnie kanał La Manche, przeleciała nad Andami i zdobyła rekord kobiecej akrobacji w powietrzu, dokonując 212 loopingów podczas jednego lotu. We Francji jest znane także nazwisko pani Bayard założycielki kobiecego klubu lotniczego, który przed wojną liczył 350 członkiń. Dokonały one wiele samodzielnych lotów na balonach i samolotach. Wobec małej frekwencji i wysokich składek klub jednak został rozwiązany. (A. T. E.)

Wielki wodnopłatowiec. W miejscowości St. Nazaire odbył się próbny lot największego w świecie jednopłatowca wodnego. O olbrzymich rozmiarach tego samolotu świadczą następujące cyfry. Długość skrzydeł wynosi 17 metrów, waga z obciążeniem 17.000 klg., ciężar pożyteczny 5.000 kg. Samolot poruszany jest 5 motorami o ogólnej sile 2.100 koni. Budowa samolotu była rezultatem długich pięcioletnich studjów inżyniera Richarda. Próbny lot wykazał całkowicie zadawalniającą sprawność nowego samolotu.

Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Paryżu. Termin trwania tegorocznej międzynarodowej wystawy w Paryżu został ustalony. Wystawa otwartą zostanie dnia 3-go grudnia, zamkniętą zaś 19-go grudnia b. r.

Bracia Arrachart zamierzają pobić rekord na długość lotu. Słynna para lotników francuskich bracia Arrachart zamierzają pobić rekord lotu na dystans, jaki zdobyli w pierwszych

dniach września dwaj lotnicy francuscy: Challe i Weiser, którzy przelecieli w jednym etapie 5.600 kilometrów dzielących Paryż od portu Bender-Abbas w południowej Persji.

Bracia Arrachart chcą tym razem dokonać lotu w jednym etapie z Paryża do Irkucka, co wynosi około 6.700 klm. w prostej linji. Lot ten trwał przypuszczalnie najmniej trzydzieści parę godzin. Jedną z największych jego trudności jest kwestja aparatu, który byłby zdolny do zabrania odpowiedniej ilości benzyny i oliwy potrzebnej dla silnika. Co do lotnika i jego wytrzymałości pewną gwarancję możliwości podobnego lotu daje ostatni przelot Pelletier d'Oisy również Francuza, który pozostawał w samolocie i kierował maszyną przez 44 godziny z małemi tylko godzinnemi przerwami, jakie były potrzebne na wylądowanie i nabranie benzyny. (A. T. E.)

WŁOCHY.

Z linji komunikacji powietrznej Wenecja — Wiedeń. Ze względu na dużą frekwencję pasażerską i towarową na linji Wenecja — Wiedeń — włoskie Two „Transadriatica", utrzymujące komunikację na tej linji, postanowiło z dniem 14 b. m. wprowadzić duże samoloty 9-cio osobowe, zamiast dotychczasowych 4 osobowych.

Jesienny rozkład lotów ustalony został w ten sposób, iż samoloty odlatujące o godz. 10-tej z Wiednia, o godz. 13-tej przybywać będą do Wenecji. Ceny biletów wynoszą z Wenecji do Wiednia 500 lirów, z Wiednia do Wenecji zaś 125 szylingów austr.

Przyjęcie Niemiec do Związku Lotniczego. Z okazji zawodów samolotów o słabej mocy o nagrodę Coppa d-Italia, odbył się w Rzymie 20-ty Kongres Międzynarodowego Związku Lotniczego (Federation Aeronautique Internationale). Przewodniczył Prezes włoskiego Aeroklubu minister de Scalva. Kongres uchwalił przyjęcie do Związku Niemiec.

SZWAJCARJA.

Lotnictwo handlowe w Szwajcarji. Urząd lotniczy w Bernie opublikował w bieżącym miesiącu statystykę żeglugi powietrznej za rok 1925. W roku tym samoloty szwajcarskich towarzystw komunikacji powietrznej przebyły ogółem 140.700 klm, samoloty zaś towarzystw cudzoziemskich, utrzymujących komunikację powietrzną w Szwajcarji 799.400 kilometrów. W porównaniu z rokiem 1924 ruch na szwajcarskich linjach powietrznych wzrósł dwukrotnie w porównaniu zaś z rokiem 1923 siedmiokrotnie.

Nowa linja powietrzna Szwajcarsko—Włoska. Pomiędzy towarzystwami lotniczemi francuskiemi, hiszpańskiemi, szwajcarskiemi i włoskiemi toczą się rokowania w sprawie połączenia poważniejszych ośrodków włoskich i szwajcarskich. Nowa linja powietrzna połączy w drodze komunikacji powietrznej Medjolan-Zurich, Bazyleę, Lozannę i Genewę. W sezonie zimowym zostanie również otwarta linja Medjolan—Interlaken i Medjolan— St. Moritz.

HISZPANJA.

Z lotnictwa wojskowego w Hiszpanji. Dyrektorem lotnictwa wojskowego w Hiszpanji na miejsce generała Soriano mianowany został pułk. Kindelan, twórca Instytutu Lotniczego w Cuatro-Vientos. (A. T. E.)

NIEMCY.

Rozwój komunikacji lotniczej w Niemczech. Niemieckie towarzystwa lotnicze wprowadzają szereg pomocniczych linij cywilnej komunikacji lotniczej, które mają za zadanie połączyć prowincjonalne miasta z portami lotniczemi wielkich linij lotniczych. Rozkłady jazdy lotów na tych pomocniczych linjach lotniczych będą uzgodnione z rozkładami lotów na głównych linjach lotniczych. Celem tej inowacji jest udostępnienie pasażerom wyruszającym z prowincji komunikacji lotniczej. Dzięki pomocniczym linjom lotniczym dojazd do wielkich portów lotniczych nie będzie się odbywał kolejami, lecz samolotami. Z drugiej strony pasażerowie przybywający do portów węzłowych na wielkich magistralach lotniczych będą mogli przybywać do miast prowincjonalnych zamiast koleją samolotami. W tej komunikacji pomocniczej użyte będą poraz pierwszy samoloty mniejszych rozmiarów. Pierwszą taką pomocniczą linją założono w Hamburgu i Bremie celem połączenia tych miast z Berlinem. (A. T. E.)

Jeszcze jedna nowa linja komunikacji powietrznej w Niemczech. Dn. 8 b. m. otwarta została nowa linja komunikacji powietrznej w Niemczech. Linja ta łączy Saarbrücken przez Karlsruhe i Stuttgart z Monachjum i utrzymywaną ma być przez całą zimę. (A. T. E.)

Nowa linja komunikacji powietrznej w Niemczech. Została otwarta nowa linja codziennej komunikacji powietrznej Allenstein — Elbing (Olsztyn-Elbląg) Marjenburg i Gdańsk. Czas przelotu na tej linji łącznie z postojami wynosi dwie godziny.

Komunikacja powietrzna Strasburg — Marsylja — Madryt. W październiku bieżącego roku ma być uruchomiona linja komunikacji powietrznej Strasburg — Marsylja — Barcelona — Madryt. Nowa linja eksploatowaną będzie przez Deutsche Luft Hansa, łącznie z hiszpańskiem Towarzystwem Komunikacji Powietrznej.

Ograniczenie lotnictwa niemieckiego. Z dniem 1 sierpnia r. b. przestał istnieć międzysojuszniczy komitet lotniczy, który sprawował kontrolę nad lotnictwem niemieckiem. Pomimo

to lotnictwo niemieckie ograniczone jest w dalszym ciągu licznemi przepisami, które mają na celu uniemożliwić budowę samolotów wojennych. Tak więc nie wolno jest Niemcom budować samolotów opancerzonych lub zaopatrzonych w armatki, karabiny maszynowe lub przyrządy do rzucania bomb. Samoloty wyścigowe mogą być budowane i przywożone z zagranicy na mocy specjalnego pozwolenia rządu, który krępowany jest zresztą specjalnemi przepisami przy wydawaniu pozwoleń. Szkolenie personelu lotniczego jest również ograniczone. Tylko 36 oficerów niemieckiej armji marynarki może uzyskać tytuł pilota na własny koszt. Tylko 6 członków armji i marynarki może odbywać wykształcenie lotnicze na koszt państwa. 50 członków policji niemieckiej ma prawo do ćwiczeń lotniczych. Niemieckim konstruktorom nie wolno jest budować samolotów kierowanych przez radjo bez pilotów. Z wyjątkiem regularnej komunikacji lotniczej dla celów handlowych, żadne przedsięwzięcie lotnicze nie może być popierane przez fundusze rządowe. Rząd niemiecki ma sporządzić kompletną listę fabryk lotniczych, samolotów, silników lotniczych, pilotów i uczniów i przedstawić tą listę Lidze Narodów do której przejdzie kontrola nad lotnictwem niemieckiem.

SZWECJA.

Samolot służby sanitarnej. W miasteczku szwedzkiem Stavsund zachorował ciężko pewien pacjent tak, że konieczną była natychmiastowa operacja. Rodzina chorego zwróciła się telefonicznie do towarzystwa komunikacji powietrznej „Aerotransport", które bezwłocznie wysłało samolot i w przeciągu 1 i pół godz. już pacjent był na stole operacyjnym w Sztokholmie.

Pancernik powietrzny. W bieżącym miesiącu odbyły się w Orasund (Szwecja) próby nowego samolotu bojowego, wyprodukowanego w fabryce samolotów w Lymhamn. Samolot ten posiada 6 karabinów maszynowych i urządzenie do rzucania bomb. Samolot pomieścić może 2.000 kg. materjałów wybuchowych.

NORWEGJA.

Lotnictwo komunikacyjne w Norwegji. Norwegja należy do tych nielicznych dzisiaj państw europejskich, które nie posiadają dotychczas jeszcze komunikacji powietrznej. Przyczyną tego była okoliczność, iż przestworza Norwegji nie przedstawiają się korzystnie dla żeglugi powietrznej, gdyż przez cały niemal rok powietrze jest tam silnie zamglone.

Utworzone niedawno Tow-komunikacji powietrznej „Norsk-Aerotransport" zamierza jeszcze w bieżącym roku uruchomić próbną linję powietrzną między Dromheim i Tromsö, licząc się z tem, że na wysokości powyżej 100 do 200 mtr. utrzymywanie komunikacji będzie możliwe. Po udanych próbach ma być zorganizowaną komunikacja powietrzna wzdłuż i wszerz Norwegji, z jednej strony z Oslo przez Christiansund do Anglji, z drugiej zaś przez Malmö na kontynent. (A. T. E.)

Reorganizacja sił lotniczych w Norwegji. Rząd norweski opracował plan reorganizacji armji, który przedstawiony będzie na najbliższem posiedzeniu w Stortingu. Myślą przewodnią reorganizacji jest wzmocnienie lotnictwa i marynarki przy jednoczesnem zredukowaniu armji lądowej. Na mocy etatu z r. 1926/2 na cele lotnictwa rząd norweski wyznaczył 47 miljonów koron, z czego 33 przypada na samoloty armji, 14 na lotnictwo morskie.

ROSJA.

Sowiecki sterowiec. Rząd sowiecki zamówił we włoskich zakładach lotniczych w Rzymie pół-sztywny sterowiec typu Norge, na którym Amundsen odbył przelot nad Biegunem Północnym. Sterowiec sowiecki będzie naładowany w 53.000 metrów sześciennych gazu i zaopatrzony będzie w 6 motorów. (A. T. E.)

Lotnictwo sowieckie. „Morning Post" ogłasza artykuł o towarzystwach lotniczych w Rosji Sowieckiej, których zadaniem jest propaganda lotnictwa. Towarzystwa te pracują w ścisłym kontakcie z rządem korzystając szeroko z poparcia i ułatwień, które na każdym kroku okazują im władze. Znana ze swej ruchliwości sowiecka propaganda oddawna już przy pomocy prasy ulotek i broszur często dochodzących do miljonowych nakładów stara się spopularyzować lotnictwo wśród obywateli. Nietylko w miastach ale we wszystkich większych wsiach, nawet odległych od ośrodków życia kulturalnego zakładane są towarzystwa przyjaciół lotnictwa. Na samej Ukrainie takich towarzystw jest zgórą 4.600 i liczą one 360 tysięcy członków. Główna jednak propaganda lotnictwa skoncentrowana jest w trzech wielkich organizacjach: Towarzystwo „Aviachim", które powstało z połączenia Towarzystwa Przyjaciół Lotnictwa i Towarzystwa Obrony przeciwgazowej. Towarzystwo to według źródeł sowieckich liczy około dwuch miljonów członków. Zorganizowało ono 19 klubów lotniczych a ze składek członków zakupiono 130 samolotów bojowych. Drugiem towarzystwem jest „Dobrolot", które zajmuje się technicznem udoskonaleniem lotnictwa, urządzaniem lotów wewnątrz Rosji oraz pracuje nad projektami nowych linji lotniczych. Trzecią wreszcie organizacją jest niemiecko-sowieckie towarzystwo „Deruluft" pracujące kapitałem niemieckim, które obsługuje linję Moskwa — Królewiec, pozostającą w łączności lotniczej z linją Królewiec — Berlin. Ogólna długość linji lotniczych będących w mniej lub więcej regularnej eksploatacji wynosi w Rosji zgórą 4600 klm.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Cenna nagroda za metalowe śmigło. Amerykanin Reed został niedawno odznaczony wielką nagrodą Stanów Zjednoczonych t. zw. „Collier Tropfy“ za wynalazek swój i wyrób śmigła metalowego. Śmigło metalowe ma bardzo szerokie zastosowanie w Ameryce. Lotnicy amerykańscy twierdzą, że daje ono większą wydajność od drewnianego i nie tak łatwo ulega uszkodzeniu. Przed trzema miesiącami Amerykanin Komandor Byrd w słynnym swoim brawurowym locie nad biegun północny użył metalowego śmigła Reed‘a do każdego z trzech motorów, jakie posiadał samolot typu „Fokker“.

Komunikacja powietrzna Grenlandja — Ameryka. Islandzki instytut metereologiczny pracuje obecnie nad zagadnieniem, czy można zorganizować linję powietrzną łączącą Europę z Ameryką Północną przez Islandję. Badane są obecnie siły wiatru w wysokich warstwach powietrznych oraz promieniowanie słońca. Przy pomyślnych wynikach linja komunikacji powietrznej biegłaby z Hamburga przez Scapa Flow-Färöer--Islandję, północną część Grenlandji do Nowego Jorku. (A. T. E.)

Bezpieczeństwo w Lotnictwie. Pełnomocnicy amerykańskiej fundacji Guggenheima, której celem jest rozwijanie żeglugi powietrznej odbyli niedawno podróż po Europie celem zebrania materjału, któryby pozwolił im zużytkować 2½ miljona dolarów w sposób najbardziej odpowiadający intencjom fundatora. W wyniku tej podróży ogłoszono sprawozdanie, które wyjaśnia dlaczego lotnictwo cywilne rozwija się tak powoli i w tym względzie należy rozpocząć szeroką propagandę, tłomacząc, iż samoloty są również bezpiecznym środkiem podróży jak koleje i parowce. Drugą przyczyną wstrzymującą rozwój awjacji cywilnej, są słabe finansowe podstawy przemysłu lotniczego, który głównie pracuje nad budową samolotów wojennych, stosunkowo mniej uwagi poświęcając samolotom handlowym. Sprawozdanie kończy się szeregiem wskazówek, które należy wprowadzać w życie, aby stan rzeczy poprawił się na przyszłość. (A. T. E.)

Nowy Helikopter. Pisma amerykańskie donoszą, iż po 35-letniej pracy i doświadczeniach, p. George Myera wynalazł nowy typ helikoptera. Helikopter został obecnie wypróbowany w Curtiss Field przez pilota Vincent Burnelli. Helikopter, jak wiadomo, jest samolotem wzbijającym się pionowo w górę, skutkiem czego ma nadzwyczaj doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju lotnictwa. Szerokie jego zastosowanie rozwiązałoby trudny problem portów lotniczych, które mogłyby być wielokrotnie zmniejszone, i być może, że nawet lądowanie samolotów odbywaćby się mogło na dachach domów. (A. T. E.)

Sukcesy lotnictwa handlowego w Ameryce. Linja komunikacji powietrznej Philadelphia — Washington, która została uruchomiona w lipcu bieżącego roku, w pierwszym miesiącu swego istnienia przewiozła więcej niż 1000 pasażerów. Linja ta obsługiwaną była dotychczas przez 3 samoloty. Obecnie park lotniczy musiał zostać znacznie powiększony, gdyż kilka tygodni naprzód wszystkie miejsca w samolotach zostawały powykupywane. (A. T. E.)

Rozwój poczty lotniczej w Ameryce. Wychodzący w Ameryce „Dziennik dla wszystkich“ w numerze z dnia 24. 9. donosi, iż rozwój poczty lotniczej w Ameryce stale się zwiększa i, że wszystkie porty lotnicze otrzymają w najbliższym czasie urzędy pocztowe.

Rozwój żeglugi powietrznej w Ameryce. Dnia 1-go b. m. uruchomiona została 8-ma z rzędu linja powietrzna w Chicago. Z okazji otwarcia nowej linji prezes chicagowskiego związku handlowców W. R. Dawes zaznaczył, iż liczba listów przesyłanych drogą powietrzną z Chicago do Nowego Jorku stale się zwiększa. W czerwcu ub. r. przewieziono samolotami 251.000 listów z Chicago do Nowego Jorku. 528.000 z Nowego Jorku do Chicago. Dawes zaznaczył, iż korzystanie z poczty lotniczej, dając kupiectwu duże zyski, jest jednocześnie zachętą do zakładania nowych linji. Jeżeli mieszkańcy większych miast będą należycie popierać rozwój lotnictwa handlowego, kraj z czasem pokryje się siecią lotniczą łączącą przeszło 30 miast, której ogólna długość wyniesie 17.000 mil.

Ciekawe postanowienie amerykańskiego sądu wojennego. Kapitan Randolph amerykański pilot wojskowy stanął przed sądem wojennym z powodu nieposłuszeństwa w stosunku do majora Folett Bradley‘a, który zabronił mu wznosić się na wysokości przedstawiającej niebezpieczeństwo w chwili lądowania w razie zepsucia się motoru. Prócz tego kapitan Randolph był oskarżony o wprowadzenie w błąd majora Bradley‘a, tłumacząc mgłą — warunkami atmosferycznemi wznoszenie się do zabronionej wysokości. Sąd wojenny zwolnił kapitana Randolpha, wyrażając mu jedynie naganę w imieniu prezydenta Coolidge‘a.

Nowa linja powietrzna Montreal — Nowy York. Izba handlowa w Albany postarała się o połączenie linji powietrznej Boston-Chicago z nową linją, która wkrótce zostanie otwarta łącząc Nowy York z Montrealem. Linja ta będzie miała za zadanie przedewszystkiem przewożenie poczty, chociaż będzie również dostępna dla pasażerów i towarów.

CHINY.

Pięć miljonów dolarów na rozwój komunikacji lotniczej w Chinach. Chiny, kraj o 450 miljonowej ludności posiadają nadzwyczaj małą ilość kolei żelaznej. To też rozwinięcie potężne komunikacji powietrznej w tym kraju jest świetnym interesem, o który ubiegają się narody posiadające własny przemysł lotniczy. Zdaje się, że zwyciężą w tej walce konkurencyjnej Anglicy w porozumieniu z Japonją, która zadeklarowała sumę pięciu miljonów dolarów na otworzenie sieci komunikacji powietrznej w Azji a zwłaszcza w Chinach. Wkrótce udaje się do Tokio angielska misja złożona z przedstawicieli lotniczych towarzystw angielskich, żeby omówić łącznie z rządem japońskim wszelkie kwestje dotyczące rozplanowania sieci powietrznej w Chinach. (A. T. E.)

Nowe książki.

„Lot Polski" Ukazał się Nr. 8 (35) za sierpień „Lotu Polskiego". Zawiera m. in. artykuł Komisarza Rządu na m. st. Warszawę gen. Sławoj-Składkowskiego „Neutralność samolotów sanitarnych" oraz omówienie słynnych lotów: braci Arrachart Paryż - Bassora, kpt. Girier i por. Dordilly Paryż-Omsk.

Redakcja wprowadziła nowy interesujący dział p. t. „Z dziedziny polskich wynalazków i konstrukcji", w którym mjr. inż. Malinowski opisuje swoje prace w dziedzinie lotnictwa, a dalej podany jest opis samolotu inż. Zalewskiego.

List z Anglji oraz kronika międzynarodowa dopełniają bogatej treści numeru.

W dziale „Życie w błękitach" znajdujemy ciekawą nowelę Jerzego Sosnkowskiego „Wrota raju".

„Lot Polski" Ukazał się Nr. 9 (36) za wrzesień „Lotu Polskiego", który wychodzi obecnie pod redakcją p. Józefa Relidzyńskiego.

Na wstępie umieszczona jest fotografja P. Prezydenta Rzplitej, który świeżo przyjął Protektorat nad Ligą Obrony Powietrznej Państwa.

Dalej znajdujemy źródłowe informacje o płatowcach czeskich, niemieckiej sieci powietrznej oraz początek interesującego dłuższego artykułu p. t. „Dolegliwości i higjena lotnika".

Dział literacki reprezentuje fragment poematu Edwarda Słońskiego oraz nowela p. Taylora.

Zwykłe rubryki i Biuletyn L. O. P. P. uzupełniają bogatą treść numeru, który pod każdym względem przedstawia się bardzo dodatnio.

Inż. C. F. Sekanina. Jak se stavi sportowni letadelko. W Czechosłowacji, zajmującej niepoślednie miejsce w dziedzinie budowy samolotów sportowych, ukazało się nakładem Aeroklubu R. C. S. niezmiernie pożyteczne dziełko o powyższym tytule.

Dzieło to jest rezultatem długich i skrupulatnie przeprowadzonych badań w czasie licznych podroży zagranicą. Autor jego zebrał bardzo wyczerpujące dane o opisanych płatowcach, których zbiór jest niezmiernie liczny i można powiedzieć śmiało prawie kompletny. Bywał on na wszystkich konkursach, w fabrykach, na lotniskach i na podstawie tych studjów dał rzecz zupełnie skończoną, świetnie i łatwo ujętą. Książka zawiera 12 rozdziałów w 430 stronach z licznemi rysunkami w tekście (267 tablic i rysunków) oraz krótki słownik lotniczy: czesko-francusko-niemiecko-angielski.

Cena dla Polski 60.— kor. czechosłowackich. Sprowadzać można za pośrednictwem Administracji „Lotnika".

—o—

Ze Związku Lotników Polskich.



Skarbnik Z. L. P. przypomina o obowiązku wpłacania składek członkowskich za IV kw. 1926 na P. K. O. 205.183.

Stosownie do uchwały R. N. i Zarządu, ze względu na zamianę dwutygodnika „Lotnik" na tygodnik i podwyższenie prenumeraty składka członkowska od 1 stycznia 1926 wynosi 6 złotych kwartalnie wraz z prenumeratą za „Lotnika".

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Przemysłowej w Poznaniu, Św. Marcin 56. :: Telefon nr. 21-62